Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2014–2015

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

1772

Vragen van het lid **Van Helvert** (CDA) aan de staatsecretaris van Infrastructuur en Milieu over *veiligheid in spoortunnels* (ingezonden 9 maart 2015).

Antwoord van Staatssecretaris **Mansveld** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 31 maart 2015)

Vraag 1
Heeft u kennisgenomen van het bericht «Soepeler met veiligheid in spoortunnel»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Deelt u de gedachte dat het (brand)beveiligingssysteem in spoortunnels vooral béter moet functioneren omdat daarmee zowel de veiligheid als betrouwbaarheid gediend is?

Antwoord 2
Ja. In de relevante wet- en regelgeving zijn de normen voor spoortunnelveiligheid neergelegd. Binnen het kader van deze normen dienen de veiligheids- en brandbeveiligingssystemen, -processen en -procedures optimaal te functioneren. De focus van de beheerder van de spoortunnels, ProRail, is gericht op het voorkomen van onterechte brandmeldingen in spoortunnels alsmede op het optimaliseren van de afhandeling van brandmelding om de gevolgen daarvan voor het treinverkeer zoveel mogelijk te beperken.

Vraag 3
In welk stadium zijn de besprekingen inzake het mogelijk versoepelen van veiligheidsregels in spoortunnels en wanneer wordt de Kamer daarbij betrokken?

[1] http://www.telegraaf.nl/premium/reportage/23756786/___Soepeler_met_veiligheid_in_spoortunnel___.html?utm_source=facebook.com&utm_medium=referral&utm_campaign=facebookpage

ah-tk-20142015-1772
ISSN 0921 - 7398
’s-Gravenhage 2015

Antwoord 3
De gesprekken waarnaar in het artikel in de Telegraaf wordt verwezen vinden plaats in het kader van de actualisatie van de Derde Kadernota Railveiligheid uit 2010 zoals is aangekondigd in de LTSA[2]. Met partijen uit de spoorsector (o.a. ProRail en ROVER) wordt in algemene zin gesproken over spoorveiligheid in relatie tot de beschikbaarheid van infrastructuur voor reizigers- en goederentreinen. De veiligheidsregels in spoortunnels is één van de onderwerpen. De uitkomsten van alle gesprekken worden betrokken bij de actualisatie van de Derde Kadernota Railveiligheid waarover ik uw Kamer eind 2015 nader zal informeren.

Vraag 4
Is er een eenduidig beeld per spoortunnel wat de oorzaak is van de valse (brand)meldingen?

Antwoord 4
Bij elke brandmelding wordt de oorzaak door ProRail geanalyseerd waarbij vastgesteld wordt of het een terechte of onterechte brandmelding betreft. Bij een onterechte brandmelding wordt tevens bezien in hoeverre de oorzaak redelijkerwijs kan worden weggenomen. Onterechte brandmeldingen in spoortunnels hebben in de praktijk uiteenlopende oorzaken. Er wordt onderscheid gemaakt in zogenaamde onechte en ongewenste brandmeldingen. De meest voorkomende oorzaken van onechte brandmeldingen zijn vandalisme (bediening handbrandmelder op een perron van een ondergronds station) en een storing in een rookmelder in een technische ruimte van de spoortunnel of een (commerciële) ruimte op maaiveld in of aangrenzend aan de transferruimte van een in de tunnel aanwezig station. De meest voorkomende oorzaken van onwenselijke brandmeldingen zijn meldingen vanuit rijdend personeel op basis van waarneming van een brandlucht of rookvorming, en hittevorming vanaf een stilstaande trein waardoor de alarmwaarde van het hittelintdetectiesysteem wordt overschreden. Er zijn daarnaast geen aanwijzingen voor oversensitieve brandmelders.
In de hoofdspoorweginfrastructuur bevinden zich 21 spoortunnels. In een viertal tunnels is sprake van ongewenste of onechte brandmeldingen met vaker voorkomende oorzaken. Het gaat om:
– Spoortunnel Best: onechte brandmeldingen door vandalisme (bediening handbrandmelders op perrons).
– Overkapping Barendrecht: onechte brandmeldingen door vandalisme (bediening handbrandmelders op perrons) en onwenselijke brandmeldingen van het hittelint detectiesysteem door hittevorming vanaf een stilstaande goederentrein in de tunnel.
– Spoortunnel Rijswijk: onechte brandmeldingen vanuit ruimtes die zich op maaiveld niveau bevinden in of aangrenzend aan de transferruimte van station Rijswijk.
– Schipholspoortunnel: onechte brandmeldingen door rijdend personeel op basis van waarneming van een mogelijke brandlucht (bijvoorbeeld als gevolg van een vaste rem) of rookvorming (bijvoorbeeld door stof na werkzaamheden)[3].

Vraag 5
Welke instanties zijn betrokken bij het formuleren van nieuwe regels en nieuw beleid ten aanzien van veiligheid in spoortunnels? Worden de veiligheidsregio's daar ook bij betrokken?

Antwoord 5
Zoals gemeld bij het antwoord op vraag 3 wordt nu gewerkt aan de actualisatie van de Derde Kadernota Railveiligheid. Bij deze actualisatie wordt een brede vertegenwoordiging van stakeholders betrokken. Mocht in het actualisatietraject een specifieke aanpassing van de veiligheidsnormen en -regels voor tunnels aan de orde zijn, dan worden daarbij ook de veiligheidsregio's en hulpdiensten betrokken.

---

[2] Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, 29 984, nr. 474
[3] Zie ook het rapport «Aanvullende analyse incidenten Schipholspoortunnel», Tweede Kamer, vergaderjaar 2013–2014, 29 984, nr. 488

Vraag 6
Voldoen op dit moment alle spoortunnels aan de relevante veiligheidseisen en -maatregelen? Welk achterstallig onderhoud is er momenteel bij de verschillende spoortunnels en op welke termijn wordt dat weggewerkt?

Antwoord 6
In Nederland zijn 21 spoortunnels. Deze worden aangelegd en onderhouden op basis van de vigerende wet- en regelgeving waaronder Europese eisen (TSI Veiligheid in spoorwegtunnels), nationale eisen waaronder het Bouwbesluit en de brancherichtlijn met de zogenaamde Veiligheidseisen Treintunnels (VEST). De inspectie voert regelmatig inspecties uit naar de situatie bij spoortunnels. Zij heeft in 2011 het rapport «Veiligheid in spoortunnels» aan de Kamer aangeboden[4]. Dit rapport bevat de resultaten van een landelijke inspectie van spoortunnels waarbij beoordeeld is of de spoortunnels aan de relevante veiligheidseisen voldoen. Er heeft sinds de uitvoering van deze landelijke tunnelinspectie geen verzwaring van eisen plaatsgevonden.
In het onderzoek is een aantal kleine infrastructurele tekortkoming geconstateerd. Deze tekortkomingen zijn inmiddels allemaal weggenomen door ProRail. Ten aanzien van planvorming en opleiden en oefenen waren duidelijk verbeteringen mogelijk. Deze zijn meegenomen in de verbeterprogramma's alsmede in het Landelijk Convenant voor samenwerkingsafspraken tussen Veiligheidsregio's, Politie en ProRail van september 2013. De uit het onderzoek voortkomende verbetermaatregelen op het gebied van technische voorzieningen, planvorming, opleiden en oefenen zijn door de betrokken partijen uitgevoerd, zoals ook is bevestigd met controle-inspecties van de ILT. Daarna zijn spoortunnels door de ILT meegenomen in reguliere objectinspecties.
Aanvullend op de wettelijke eisen is ook sprake van een veiligheidsambitie. Enkele oudere tunnels voldoen niet aan deze veiligheidsambitie omdat deze hogere eisen stelt dan wettelijk verplicht is, en aan opwaardering hiervan forse infrastructurele wijzigingen en hoge kosten zijn verbonden.
De veiligheidsvoorzieningen in spoortunnels worden onderhouden conform de van toepassing zijnde NEN normeringen. In geen van de spoortunnels is volgens opgave van ProRail sprake van een noemenswaardige onderhoudsachterstand.

Vraag 7
Wordt er door de betrokken partijen voldoende invulling gegeven aan de eisen op het gebied van planvorming, opleiden en oefenen? Zo nee, op welke termijn wordt die achterstand ingehaald?

Antwoord 7
In het bij antwoord 6 genoemde landelijke inspectierapport «Veiligheid in spoortunnels» is uitgebreid stilgestaan bij de naleving van de eisen op het gebied van planvorming, opleiden en oefenen. Op de genoemde onderzoekspunten zijn diverse verbetermaatregelen voorgesteld. Deze zijn overgenomen door de betrokken partijen. De ILT heeft zich aansluitend op de rapportage geconcentreerd op de voortgang van de door ProRail te nemen verbetermaatregelen. Alle toegezegde acties en verbeterpunten naar aanleiding van het rapport tunnelveiligheid zijn opgepakt en afgerond.
ProRail heeft mij laten weten dat alle spoortunnels beschikken over een actueel calamiteitenplan dat wordt beheerd door ProRail Incidentenregie. Voor dit beheer is per tunnel een beheerder aangewezen. De calamiteitenplannen worden jaarlijks geëvalueerd en zo nodig geactualiseerd. Als uitkomsten van incidenten, oefeningen, wetswijzigingen, wijzigingen in operationele procedures of technische aanpassingen daar aanleiding toe geven worden de plannen tussentijds aangepast. Dit alles gebeurt in overleg met alle betrokken organisaties.
Iedere organisatie betrokken bij de afhandeling van calamiteiten in een tunnel is zelf verantwoordelijk voor het opleiden en trainen van zijn medewerkers. Hierbij wordt gebruik gemaakt van binnen de eigen organisatie beschikbare methodes en middelen. ProRail stelt de hulpverleningsdiensten in staat om ten minste eenmaal in de vier jaar een realistische oefening en in elk

[4] Tweede Kamer, vergaderjaar 2010–2011, 29 893, nr. 120

tussenliggend jaar een gedeeltelijke of simulatieoefening uit te voeren. ProRail Incidentenregie werkt mee aan de oefeningen van de overheidshulpdiensten en coördineert de inbreng van de overige spoorse partijen. ProRail Incidentenregie en de hulpverleningsdiensten evalueren gezamenlijk de oefeningen.
Als wetgeving, de gebruiksvergunning of andere overeenkomsten afspraken voor het oefenen bevatten, worden deze gevolgd. Zo is in 2014 geoefend voor de Tunnel Best, Salland Twentetunnel (met RWS), overkapping Barendrecht en Tunnel Rotterdam Noordrand (HSL). Voor 2015 zijn oefeningen gepland in de Tunnel Best, Tunnel Delft, Tunnel Dordtsche Kil (HSL) en de Tunnel Groene Hart (HSL).